Expéditeur : IBSR, chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - P405038

VIASECURA

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1er TRIMESTRE 2013
NUMÉRO 87

Ceinture: les résultats de la dernière mesure du comportement

- ✔Le CARA, c'est quoi exactement ?
- ✔1972-2012: 40 ans de mesures de sécurité routière
- ✔Le brouillard, un ennemi sournois

IBSR

GO FOR ZERO

DVD Passeport vélo

« Ce DVD est un outil pédagogique utile permettant aux enfants de recevoir une éducation au vélo, et ce de manière contemporaine. Ce film constitue le complément théorique nécessaire pour apprendre à rouler à vélo en rue.

à partir de 10 ans

Les personnages principaux Shakty, Hugo et Mister S prouvent que le vélo est un mode de transport sympa et pratique. Ils nous montrent les risques que les cyclistes courent en rue et nous expliquent comment on peut les maîtriser.

Le contenu du film peut être utilisé de deux manières:

- soit on regarde le film dans son ensemble
- soit on approfondit chaque thème au moyen du chapitre correspondant dans le manuel «Le vélo malin et sympa».

»

Sécurité Routière pour les jeunes cyclistes

Pour 15 euros seulement, vous recevez non seulement le DVD, mais également un petit livre reprenant l'intégralité du texte ainsi que la publication «Le vélo malin et sympa».
En vente à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (www.ibsr.be ou 02/244.15.11).

IBSR

sommaire

BRÈVES 4
4 Le monde de la sécurité en un clin d'œil.

APTITUDE À LA CONDUITE 8
8 L'activité principale du CARA est d'évaluer l'aptitude à la conduite des conducteurs. Gros plan sur ce département de l'IBSR.
12 Depuis 2006, l'IBSR est reconnu fait passer des examens médicaux et psychologiques aux déchus du droit de conduire.

POLITIQUE PÉNALE 15
15 En 2012, la police fédérale de la route a fourni de gros efforts pour renforcer la sécurité routière. Petit retour en arrière.

COMPORTEMENT 16
16 L'enquête nationale d'INsécurité routière de l'IBSR a permis de vérifier quels facteurs déterminent le sentiment d'insécurité de l'usager.
18 Voici les résultats de la dernière mesure du comportement concernant le port de la ceinture.

ACCIDENTS 21
21 Il y a un peu plus de 40 ans se tournait la page la plus noire de l'histoire de la sécurité routière en Belgique: 3101 tués en 1972. Petit retour en arrière.

EQUIPEMENT 24
24 Cela fait plusieurs années que l'on parle de l'introduction de l'éthylotest antidémarrage en Belgique.

CONDITIONS DE CIRCULATION 26
26 Généralement, les conducteurs n'adaptent pas suffisamment leur comportement en cas de brouillard. Essayons de comprendre pourquoi.

LÉGISLATION 28
28 Le permis moto subit un relifting complet.

Via Secura est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles.
Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be
Rédacteur en chef: Benoit GODART - e-mail: benoit.godart@ibsr.be
Ont collaboré à ce numér: Yvan CASTEELS, Ilse CLUYTMANS, Ria DE GEYTER, Nathalie FOCANT, Karin GENOE, Eddy GILISSEN (photos), Benoit GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, , Alexandre LEFEBVRE, Nina NUYTTENS, Police Fédérale (Service Presse), Anneleen POLL, François RIGUELLE, Peter SILVERANS, Mark TANT, Ivo VAN AKEN, Josiane VAN CAUWELAERT, Sofie VAN DAMME, Bénédicte VEREECKE.
Editeur responsable: Karin GENOE, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles
Abonnements: Pour tout renseignement: Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17
Maquette: TAM TAM
Layout: Ria DE GEYTER
ISSN: 0755-9010

IBSR

Membre de l'Union des Editeurs de la Presse Périodique

Les articles publiés dans cette revue peuvent être reproduits dans d'autres publications, pour peu que soit clairement mentionnée leur provenance.
Le contenu des annonces publicitaires n'engage en rien la rédaction.

Campagne Bob : résultat positif

Début février, l'IBSR a dressé le bilan final des contrôles de fin d'année, sur la base des données communiquées par les services de police. Entre le 14 décembre 2012 et le 28 janvier 2013, la police a effectué plus de 270.000 contrôles, ce qui est le nombre le plus élevé jamais atteint depuis le lancement des campagnes Bob. L'objectif initialement fixé, à savoir 250.000 contrôles, a donc été largement dépassé. 2,9% des conducteurs étaient positifs, ce qui signifie également que l'immense majorité des conducteurs contrôlés (plus de 97%) a compris le message de la campagne. Selon Melchior Wathelet, Secrétaire d'Etat à la Mobilité, «ces signaux positifs ne doivent pas nous faire perdre de vue que la conduite sous l'influence de l'alcool reste un problème majeur, surtout les nuits: plus de 35% des conducteurs ayant un accident sont sous l'influence de l'alcool. Encore plus préoccupant: plus de 33,7% des conducteurs impliqués dans un accident les nuits ont une alcoolémie supérieure à 0,8‰ ! Ces chiffres montrent, s'il en était encore besoin, que conduite et alcool sont totalement incompatibles. L'analyse des résultats montre, par ailleurs, des différences notables entre les provinces. Ainsi, il faut souligner notamment les excellents résultats obtenus par les provinces d'Anvers, de Luxembourg et du Brabant flamand, où le risque de se faire contrôler est particulièrement important et le pourcentage de conducteurs positifs inférieur à la moyenne, ce qui confirme le lien inversement proportionnel entre les deux. Il faut aussi se féliciter de la hausse globale du nombre de contrôles en Région wallonne, alors que la Flandre a confirmé le nombre élevé de contrôles de l'an dernier.

www.bob.be

«Plus vous roulez vite, plus les conséquences sont irréversibles»

Outre-Quiévrain, la Sécurité Routière repart en guerre contre la vitesse avec une nouvelle campagne radio : sept spots, construits autour de sept scenarii du quotidien, rappellent aux conducteurs qu'une vitesse excessive ou inadaptée peut avoir des conséquences dramatiques pour soi ou pour les autres. Le ton de la campagne est volontairement pédagogique et démonstratif, se basant sur des lois physiques (distance d'arrêt, vitesse et énergie dégagée par les chocs...) et des limites physiologiques de l'être humain (perception visuelle d'un obstacle, temps de réaction incompressible d'au moins une seconde, résistance aux chocs...). Une manière de tordre le cou aux idées reçues sur le sujet et de rappeler que la vitesse reste un facteur majeur dans les accidents de la route, impliqué dans plus de 26% des accidents mortels en 2012.

http://www.securite-routiere.gouv.fr/

Ca m'énerve !

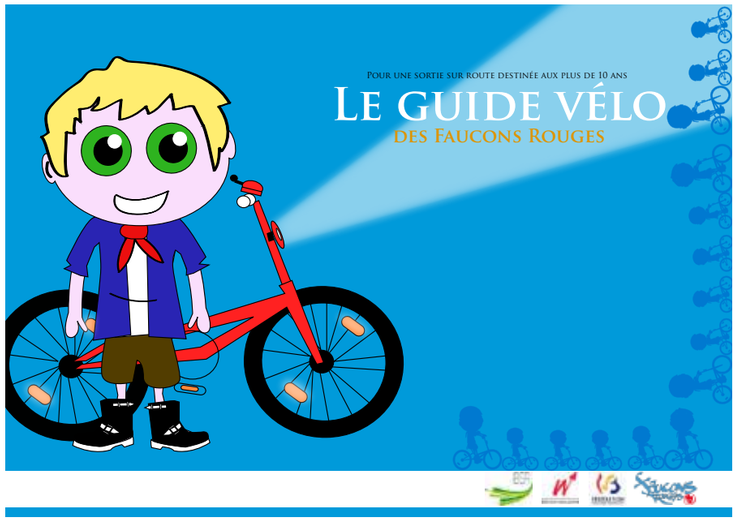
Parallèlement au lancement de la campagne «respect» début février, l'IBSR a mené une nouvelle enquête auprès d'un échantillon représentatif des automobilistes belges. L'objectif était d'en savoir plus à propos des comportements qui irritent le plus les automobilistes dans la circulation. Le fait de talonner le conducteur qui se trouve devant soi remporte, loin devant les autres, la palme du comportement le plus énervant (cité par 56% des personnes interrogées). Arrivent ensuite la non-utilisation des clignotants (33%), la queue de poisson au conducteur qui roule trop lentement (32%) et le fait téléphoner au volant sans kit mains libres (22%). Par contre, le geste le plus apprécié dans le trafic est, de très loin, le signe de remerciement du piéton qui traverse la chaussée (cité par 42% des personnes interrogées), suivi du même signe de la part d'un automobiliste qu'on laisse passer (27%). A l'avenir, l'IBSR tentera d'encourager ce genre de signes positifs.

Un petit signe suffit parfois pour se comprendre.

Brochure des faucons rouges

L'IBSR a collaboré à la rédaction de la brochure «Le guide vélo des Faucons rouges. Pour une sortie sur route destinée aux plus de 10 ans». Cette brochure de 10 pages a été imprimée à 3.000 exemplaires et sera diffusée en 2013 auprès des sections locales du mouvement de jeunesse «Les Faucons rouges». Elle sera également offerte aux autres mouvements de jeunesse «foulards» ainsi qu'à des associations sportives. Elle décrit les conditions d'une bonne préparation d'une sortie à vélo et précise les éléments à vérifier sur chaque bicyclette. Elle donne ensuite des conseils pour constituer et faire rouler le groupe de manière sûre et lui permettre une bonne visibilité. Elle passe en revue les signaux routiers les plus importants pour les cyclistes et rappelle les règles et comportements à adopter aux ronds-points et aux carrefours. Cette réalisation est la quatrième collaboration éditoriale de l'IBSR avec un mouvement de jeunesse. En effet, les années précédentes, l'IBSR a participé à l'édition de brochures avec Les Scouts, le Patro et les Guides.

La brochure est également téléchargeable sur www.ibsr.be.



«Si tu prends ma place, prends mon handicap»

42.618 conducteurs ont été sanctionnés en 2011 (soit 116 par jour !) pour avoir garé leur véhicule sur un emplacement réservé aux personnes handicapées. Ce nombre est en augmentation de 7% par rapport à 2010 (et même de 15% par rapport à 2009). Les zones de police organisent de plus en plus fréquemment des actions ciblées contre ce genre d'infractions particulièrement inciviques. La hausse des contrôles et une politique de verbalisation plus sévère entraînent logiquement une augmentation des constatations et du nombre de procès-verbaux établis. Pour rappel, le stationnement sur un emplacement pour personnes handicapées sans carte spéciale est une infraction du deuxième degré qui vaut au contrevenant une perception immédiate de 100 euros.

Pas toujours façile de se déplacer en chaise roulante dans la circulation !

En Inde, le dieu de la mort vous attend au tournant

En Inde, des clients un peu éméchés ont trouvé assis à l'arrière de leur voiture, Yama, le dieu de la mort. Il s'agissait d'une action de marketing choc menée par un populaire bar à tapas, dans un pays où les divinités sont autant vénérées que craintes. Ce bar n'a pas hésité à s'arroger l'aide des dieux pour éviter que ses clients ne conduisent en état d'ivresse. En effet, l'alcool au volant est responsable de 70% des morts sur les route en Inde. Ainsi, lorsqu'un client quittait le bar et que sa voiture lui était ramenée par voiturier, il avait la mauvaise et glaçante surprise d'y découvrir Yama, ou tout du moins un acteur déguisé en Yama. Cette représentation divine, tirée de la mythologie indienne, est le maître des enfers. Elle est omniprésente dans les us et coutumes indiennes. Objectif atteint pour les organisateurs de cette

action puisque la simple représentation en robe rouge de ce dieu a eu l'effet d'un électrochoc dans l'esprit des victimes. Ces derniers ont tout de suite opté pour un autre moyen de transport plus sécurisé.

Modification de la loi sur la probation

Cela fait maintenant plus de 16 ans que l'IBSR organise des sanctions éducatives pour les contrevenants routiers dans les trois parties du pays en vue de prévenir la récidive. La plupart des dossiers renvoyés à l'IBSR pour un cours arrivent par le biais d'une mesure de probation (88%) imposée par un juge de police. Jusqu'à maintenant, il y avait une lacune dans la loi sur la probation qui stipulait que le juge pouvait uniquement imposer une mesure éducative en remplacement d'une peine d'emprisonnement. Dorénavant, un cours de sécurité routière peut aussi être imposé pour remplacer une amende. Outre une mesure éducative, le juge peut également imposer des conditions individuelles ciblées sur la prévention de la récidive. Il ressort de l'étude DRUID que le risque de récidive est moindre lorsque le juge impose une amende partielle et/ou une déchéance du droit de conduire en combinaison avec le suivi d'un cours.

Le périphérique parisien bientôt à 70 km/h ?

Le fameux «périph» qui enserre Paris tout au long de ses 35 km, est le théâtre quotidien de beaucoup de «records» de congestion, de pollution, de bruit, d'accidents… La mairie de Paris souhaite depuis longtemps y réduire la limitation de vitesse de 80 à 70 km/h. Mais la municipalité a beau être maître d'ouvrage de la voie, certaines décisions concernant son exploitation, dont la fixation de sa limitation de vitesse, ne sont pas moins du ressort de l'Etat. Or, ce dernier vient de donner à la ville son accord. La mesure pourrait donc «entrer en vigueur avant l'été», indique la ville. Outre son impact sur la sécurité routière, cette baisse de la vitesse sur le périphérique permettra d'améliorer la qualité de l'air et le niveau sonore autour du périphérique. Autre bénéfice revendiqué de cette baisse de la vitesse, la réduction, de l'ordre de 1 à 1,5 décibel, du bruit du trafic, la nuit. C'est comme s'il y avait 20% de véhicules en moins. Les études de l'OMS montrent en outre que les bandes de 250 m situées à gauche et à droite du périphérique dépassent de quatre fois les normes mondiales de qualité de l'air. La vitesse maximale autorisée sur le périphérique parisien était déjà passée de 90 à 80 km/h en 1993.

Nouveau site pour le SPF Mobilité et Transports

Le SPF Mobilité et Transports vient de lancer son nouveau site Internet. Il dispose d'une nouvelle adresse : *www.mobilit.belgium.be* et s'articule autour de quatre thèmes de base : circulation routière, transport aérien, navigation et trafic ferroviaire. Les visiteurs de l'ancien site (www.mobilit.fgov.be) seront redirigés automatiquement vers le nouveau site.

www.mobilit.belgium.be

Véhicules électriques en libre-service à Grenoble

En 2014, Grenoble lancera un système de voitures électriques en libre-service, expérimenté sur une période de trois ans. Toyota fournira une flotte de 70 véhicules, tous électriques à 100%. Le véhicule, une citadine à trois roues et deux places en tandem, est équipé d'une batterie développée par le commissariat à l'énergie atomique (CEA) de Grenoble. Il pourra être rechargé sur des bornes installées par EDF. Sur les 120 à 150 emplacements de stationnement répartis dans le centre de l'agglomération sur des pôles d'échanges avec les transports collectifs, une vingtaine seront équipés de bornes de recharge. Des ingénieurs nippons seront détachés à Grenoble pour assurer la maintenance des véhicules. Les collectivités locales associées au projet participeront à hauteur de 200.000 à 300.000 euros pendant la période d'exploitation.

Faites une turbosieste

En Suisse, le Bureau de prévention des accidents s'en prend à la fatigue au volant «qui joue un rôle dans 10 à 20% des accidents». Des milliers de jeunes, explique le BPA, vivent presque chaque week-end cette situation : «ils se lèvent tôt le vendredi matin, travaillent toute la journée et, le soir, ils sortent. Éveillés une vingtaine d'heures d'affilée, ils sont ainsi particulièrement sujets à la fatigue».

La solution ? Une turbo-sieste ! «Turbo» parce qu'elle ne dure que 15 minutes. Le site de la campagne www.turbosieste.ch en donne le mode d'emploi via une vidéo et permet aussi de prendre part à un concours. «S'endormir au volant est évidemment dangereux mais la seule fatigue réduit déjà considérablement l'aptitude à la conduite», insiste à juste titre le BPA.

Pendant un trajet, en cas de signes comme des yeux qui brûlent, des paupières qui se ferment, des bâillements répétés…, il faut s'arrêter le plus vite possible et faire le plein d'énergie par une courte sieste de 15 minutes. Prendre une boisson contenant de la caféine juste avant peut augmenter l'efficacité de ce bref repos. En revanche, vouloir lutter en écoutant de la musique à fond, chanter à tue-tête ou ouvrir grand la vitre n'est d'aucun secours.

www.turbosieste.ch

Premier radar tronçon en Wallonie

Fin 2012, le radar tronçon du tunnel de Cointe est entré en phase répressive. Il s'agit du premier appareil homologué en Wallonie. En 2011, durant la phase préventive, un million de véhicules ont été pris en infraction dans le tunnel de Cointe, soit 4 à 5% des 70.000 véhicules qui l'empruntent tous les jours. Ces statistiques démontrent clairement la nécessité d'un radar à cet endroit, au nom de la sécurité routière. Le radar tronçon de Cointe présente la caractéristique de mesurer la vitesse moyenne sur un tronçon complet et non en un point unique. Il permet de couvrir des zones à risque plus vastes et fonctionne avec un système automatique de reconnaissance des plaques d'immatriculation. A Cointe, la distance mesurée par le radar tronçon est d'environ trois kilomètres.

Timbres Go For Zero

Au printemps 2012, plus de 900 personnes ont dessiné leur route idéale, où bonheur et sécurité sont les priorités. Les cinq dessins les plus originaux illustrent à présent une série de timbres-poste exclusifs de bpost «qui brillent dans le noir» et qui ont pour thème la sécurité routière. Comme cerise sur le gâteau, les plus beaux timbres ont orné les flancs d'un énorme tram GOFORZERO traversant Bruxelles durant un mois ! Parmi les gagnants, Antoine, 9 ans, était particulièrement motivé: «Il faut faire attention aux feux parce que si on ne les respecte pas, il y a des gens qui peuvent mourir ou aller à l'hôpital et ça, c'est triste.» Jean-Louis, 28 ans, se voulait, lui, plus philosophe : «Parfois, il faut prendre son temps, le temps de participer à un concours de dessin de l'IBSR, par exemple, mais aussi le temps d'un trajet en respectant les limitations de vitesse. Aujourd'hui, nous ne le prenons plus suffisamment, en particulier sur la route et pourtant, prendre son temps, c'est souvent payant.»

Il est possible d'acheter les timbres sur www.bpost.be.

© copyright Bpost

Le CARA, c'est quoi exactement ?

L'activité principale du CARA est d'évaluer l'aptitude à la conduite des conducteurs. Chaque année, des milliers de dossiers sont ouverts et font l'objet d'un examen minutieux de la part de spécialistes. Gros plan sur ce département de l'IBSR, relativement méconnu du grand public…..

Généralités

Le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules (CARA) évalue l'aptitude à la conduite de personnes atteintes d'un trouble fonctionnel. Lors de cette évaluation, on détermine, par catégorie de permis, non seulement les conditions et/ou restrictions relatives à la validité du permis, mais également les modifications éventuelles à apporter au véhicule. L'évaluation de l'aptitude à la conduite représente un délicat exercice d'équilibre entre, d'une part, le droit et le souhait de mobilité individuelle et, d'autre part, la sécurité routière en général et s'appuie sur des critères médicaux légaux. Tout (candidat) conducteur ayant une limitation fonctionnelle peut s'adresser au CARA où une équipe multidisciplinaire de médecins, psychologues et experts en matière de conduite détermine les conditions, restrictions et éventuelles adaptations à apporter au véhicule.

Mission

La mission du CARA est d'évaluer l'aptitude à la conduite de personnes, tant titulaires que candidates à un permis de conduire, dont l'état physique ne satisfait pas aux normes médicales minimales en raison d'une atteinte au système locomoteur, cognitif (en ce compris le vieillissement normal et pathologique) ou sensoriel pouvant influencer la conduite en sécurité d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis.

Depuis 1998, le CARA est officiellement reconnu comme la seule instance agréée (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998). Il délivre des attestations d'aptitude à la conduite aux candidats-conducteurs du groupe 1 et fournit un avis technique d'aptitude à la conduite pour les permis du groupe 2 aux instances ou médecins examinateurs désignés à cet effet. Si, dans le cadre de la décision d'aptitude à la conduite ou de l'obtention du permis B, le candidat doit suivre des cours de familiarisation avec un véhicule adapté, le CARA peut mettre gratuitement un véhicule d'écolage à sa disposition via une auto-école de son choix. Le CARA dispose également d'un camion adapté (permis de conduite C) mis à disposition, aux mêmes fins, aux auto-écoles et au Fonds Social Transport et Logistique.

En corrélation avec la décision d'aptitude à la conduite, le CARA donne également des conseils concernant la transformation d'un véhicule, les aspects ergonomiques des adaptations, le transport, tant du passager que du conducteur, dans un siège qui n'est pas d'origine (tel un fauteuil roulant), l'embarquement du fauteuil roulant, le port de la ceinture, etc. Par ailleurs, le CARA formule des avis à l'intention des autorités nationales et européennes en matière de réglementation et de critères médico-légaux relatifs à l'aptitude à la conduite. Pour ce faire, il se base sur l'expertise dont il dispose et qu'il a acquise notamment en participant à des études nationales et internationales en la matière.

Activités

En 2011, le CARA a ouvert 5.232 dossiers, soit une hausse de près de 1,5% par rapport à 2010. L'augmentation annuelle constatée les années précédentes se poursuit donc. Ces dernières années, on a en effet observé une hausse annuelle entre 2% et 3,5%.

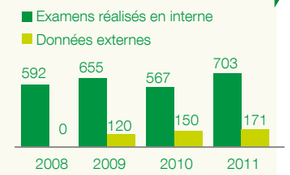
44% des candidats qui se présentent au CARA déclarent être envoyés «par un médecin», alors que 16% affirment venir «de leur propre initiative». Cette dernière catégorie doit être interprétée avec prudence. En effet, c'est souvent le médecin traitant qui suggère au patient de faire évaluer son aptitude à la conduite tout en lui laissant

aptitude à la conduite

Le CARA en chiffres

NOMBRE DE DOSSIERS

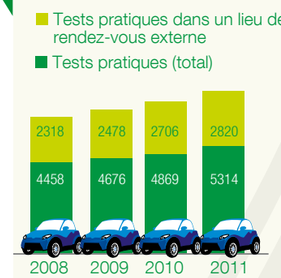
BASE DES AVIS PSYCHOLOGIQUES



CAUSE DE RENVOI AU CARA

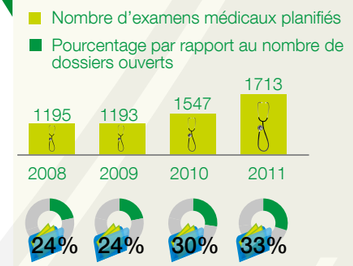
	TOTAL 5232	65-	65+
Médecin	2308	1632	676
Inconnu	1544	1091	453
Propre initiative	849	585	264
Expertise/Tribunal	250	167	83
Assurances	148	42	106
Autres	133	117	16
		3634	1598

TESTS DE CONDUITE PRATIQUES

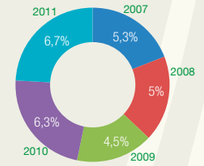


TESTS DE CONDUITE PRATIQUES DANS DES LIEUX DE RENDEZ-VOUS EXTERNES - 2011

NOMBRE D'EXAMENS MÉDICAUX PLANIFIÉS



POURCENTAGE DE DÉCISIONS D'INAPTITUDE À LA CONDUITE



l'initiative. Ce dernier déclare alors venir de son propre chef. Ce même raisonnement s'applique aux assurances : 3% seulement des candidats disent avoir été envoyés par leur assurance. Il s'agit très certainement d'une forte sous-estimation de la réalité. Ces données de renvoi ne doivent donc pas être prises à la lettre, d'autant plus que la catégorie «inconnu» est relativement importante (près de 30%).

Même si l'âge ne représente pas, en soi, une cause pour être envoyé au CARA, la question de la répartition de l'âge au sein de la population du CARA revient souvent. Près de 30% des dossiers ouverts concernaient des candidats-conducteurs de 65 ans ou plus. Environ 7% d'entre eux déclarent être envoyés par les assurances. Les plus de 65 ans représentent 72% des renvois (déclarés) par les assurances.

Evaluations de l'aptitude à la conduite

Une décision d'aptitude à la conduite relève du domaine médical. Le docteur du CARA tient compte des informations transmises par ses collègues médecins. Le cas échéant, il les complète avec ses propres constatations. Généralement, la décision finale s'appuie sur un ou plusieurs tests de conduite pratiques et, si nécessaire, sur un avis (neuro)psychologique. Dans certains cas, la décision finale est prise sur la base d'informations purement médicales (fournies par des externes).

Evaluations finales

Près de 7% des dossiers se sont clôturés par une décision d'inaptitude à la conduite. Le nombre d'avis négatifs reste relativement stable au fil des ans mais semble tout de même afficher une tendance à la hausse. La proportion de conducteurs inaptes à la conduite par tranche d'âge est légèrement différente : 5,9% pour les moins de 65 ans par rapport à 8,5% pour les plus de 65 ans.

Examens médicaux

Lorsqu'un dossier arrive, on décide de la nécessité ou non de faire examiner le candidat par le médecin du CARA. En 2011, 1.713 consultations ont ainsi été planifiées, ce qui correspond à près de 33% des dossiers ouverts et représente une (légère) hausse par rapport aux années précédentes.

Ces chiffres sont une estimation du nombre réel de consultations. Il arrive, en effet, qu'au moment de l'évaluation de l'aptitude à la conduite (et en fonction de la disponibilité du médecin du CARA), le candidat soit tout de même soumis à un examen médical au cas où cela s'avère indiqué sur la base d'éléments visiblement nouveaux ou non connus à l'avance. Ces consultations décidées sur place ne sont pas reprises dans les statistiques.

Tests pratiques

Chaque décision finale (hormis les traitements administratifs) est corroborée par les résultats d'un ou de plusieurs tests de conduite pratiques sur la voie publique. Dans certains cas, une seule évaluation pratique ne suffit donc pas, soit parce que, dans un deuxième temps, le candidat veut ou doit être testé dans sa propre région, soit parce que les conclusions pratiques initiales font l'objet d'une contestation fondée. Il est également possible que la première évaluation révèle la nécessité de suivre des cours de familiarisation. Ces cours sont alors imposés au candidat pour l'aider à s'habituer à un nouveau style de conduite. Cette nouvelle façon de conduire peut se justifier par des modifications techniques apportées au véhicule (telle une pédale d'accélérateur placée à gauche de la pédale de freinage) ou par la nécessité d'adapter son comportement au volant à l'état fonctionnel du moment (telle la stratégie du regard en raison d'une déficience du champ visuel). Il va de soi que ces cours sont suivis d'une nouvelle évaluation pratique.

En 2011, 5314 tests de conduite pratiques ont été planifiés, dont 2.820 (54%) dans un lieu de rendez-vous externe. La proportion par rapport aux années précédentes reste donc à peu près la même. Il y a douze ans (1999), la répartition (Bruxelles par rapport à un lieu de rendez-vous externe) était inversée, à savoir 46% en externe.

Sur les 5.314 tests de conduite prévus, 4.925 (93,7%) ont été réalisés. Dans 381 cas (7,2%), le candidat ne s'est pas présenté. En 2010 également, le nombre de personnes qui ne sont pas venues au rendez-vous était assez élevé, à savoir 6,6%.

Les tests de conduite pratiques en externe ont eu lieu à 37 endroits différents, dont 21 en Région flamande (NL), 16 en Région francophone (FR), 2 à Bruxelles (BXL) et 1 en Région germanophone (D). La majorité des lieux de rendez-vous, des visites et des tests de conduite pratiques se situe donc en Flandre. Ces répartitions linguistiques observées sont représentatives de la répartition linguistique pour l'ensemble de la population du CARA qui compte environ 68% de néerlandophones.

Examens psychologiques

Le cas échéant, l'évaluation finale est étayée par un examen psychologique. En 2011, 874 avis psychologiques ont été formulés, dont 703 sur la base d'un examen neuropsychologique réalisé en interne. Les 171 avis restants s'appuyaient sur des données fournies par des personnes externes. Par rapport à 2010, on constate une hausse du nombre d'examens psychologiques réalisés tant en interne que sur la base de rapports externes.

Prêt de véhicules adaptés

En 2011, le CARA disposait de 13 véhicules d'écolage adaptables. Ces véhicules sont mis gratuitement à la disposition des candidats, via une auto-école agréée de leur choix, pour leur permettre de suivre des cours de familiarisation et/ou de passer un examen pratique. En moyenne, les délais de prêt comportent 1 à 2 semaine(s) par candidat. Ces véhicules ont été prêtés 218 fois.

Autres activités

Outre la décision d'aptitude à la conduite, le CARA est en charge d'une foule d'autres activités : formations, informations, recyclage en matière d'aptitude à la conduite, de critères médicaux et de leur application formations, représentation et présence à l'échelon européen, etc.

Mark TANT

Les activités du CARA sont abordées dans le rapport annuel de l'IBSR, à la page 46 (*http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-activites-IBSR-2011.pdf*).

aptitude à la conduite

aptitude à la conduite

Déchu du droit de conduire ? Et après ?

Quand le juge condamne une personne à la déchéance du droit de conduire, il peut prévoir que le condamné doit réussir un examen médical et/ou psychologique pour récupérer son permis de conduire. Depuis 2006, l'IBSR est reconnu par le SPF Mobilité et Transports pour effectuer des examens médicaux et psychologiques dans ce cadre.

Pas une mesure pénale

Les examens que les personnes déchues du droit de conduire doivent passer avant de récupérer leur permis de conduire ne constituent pas une mesure pénale mais une condition sine qua non, imposée par le juge en vue de s'assurer que l'état physique et psychique du candidat est conforme aux normes médicales minimales. Il s'agit plus spécifiquement de personnes condamnées pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de substances psychotropes. L'annexe 6 de l'AR du 23 mars 1998 stipule que toute personne en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou qui ne peut s'abstenir d'en consommer lors de la conduite d'un véhicule est inapte à la conduite. Ceci vaut également pour les personnes en état de dépendance à l'égard de substances psychotropes, qui en font une consommation excessive ou qui en absorbent une quantité telle qu'elle exerce une influence néfaste sur le comportement routier.

6000 candidats en 2011

L'IBSR est reconnu par le SPF Mobilité en tant qu'organisme pour effectuer des examens de réintégration. Les psychologues et les médecins chargés de procéder à ces examens ainsi que les centres où ils se déroulent répondent aux critères repris à l'annexe 14 de l'AR du 23 mars 1998. Ainsi, chaque psychologue dispose de 3 années d'expérience dans le domaine de la psychodiagnostique. Chaque centre est facilement accessible en transports en commun et aménagé de manière à respecter l'intimité du candidat. L'équipe Réintégration de l'IBSR se compose actuellement de 10 psychologues à temps plein ou à mi-temps, employés par l'IBSR, de 18 médecins indépendants et de 2 secrétaires. Les psychologues et médecins travaillent en équipe, principalement au sein de leur propre région. Les médecins ont suivi une formation à l'UZ Leuven.

L'IBSR dispose de 15 centres d'examens de réintégration, répartis de manière équitable dans toute la Belgique. En 2011, environ 6000 candidats ont passé un examen de réintégration à l'IBSR.

Ces derniers mois, le service Réintégration a dressé un inventaire des processus et rédigé un manuel de procédures en vue de l'obtention d'un label qualité. Afin de s'assurer que chaque candidat ne doive attendre trop longtemps au téléphone, un callcenter a été chargé de traiter les appels entrants.

Comment se déroule un examen de réintégration ?

Le Parquet envoie au candidat une invitation à choisir le centre où il souhaite passer les examens médicaux et/ou psychologiques. Le candidat qui opte pour l'IBSR reçoit une invitation de paiement et une feuille d'information. Après acquittement de la facture, le candidat se voit proposer, dans les 14 jours, un rendez-vous pour passer les examens dans un centre de son choix. L'examen psychologique a lieu le matin et l'examen médical généralement l'après-midi. L'annexe 14 de l'AR du 23 mars 1998 précise le contenu de ces examens et la méthode appliquée.

Examen psychologique

L'examen psychologique permet de répondre à une série de questions concernant les indicateurs de dépendance et d'abus, la nature et la gravité du problème, la polytoxicomanie, l'abstinence dans le passé et les troubles de la personnalité qui représentent un danger pour la conduite d'un véhicule. On examine si le candidat est conscient du problème, se sent responsable du comportement incriminé et on sonde sa motivation à changer d'attitude. Enfin, on analyse également les aspects indiquant une récidive. La norme de dépendance appliquée par l'IBSR est définie dans le «diagnostic and statistical manual od mental disorders».

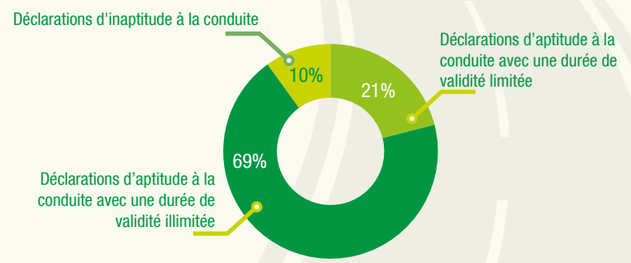
Pour ce faire, le psychologue se base sur une échelle d'auto-évaluation d'abus de produits, un questionnaire de personnalité, une batterie de tests psychologiques pour examiner les fonctions cognitives et une interview semi-structurée qui localise les domaines à problèmes potentiels (par exemple sur le plan professionnel, juridique et social). Il examine également s'il y a des indications de certains facteurs de risque tels qu'impulsivité ou troubles potentiels de la personnalité. Les tests cognitifs utilisés par l'IBSR sont gérés par ordinateur. Ils mesurent divers composants tels que l'attention, la concentration, la perception et l'attention divisée. Il est également fait usage de l'Alcohol and Drug Use Disorder Identification Test. Cet instrument a été développé par l'Organisation Mondiale de la Santé en vue d'examiner la consommation d'alcool et de drogues. Le questionnaire de personnalité sonde les traits de caractère liés au trafic tels que le sens social des responsabilités, la recherche de sensations et de l'aventure, la stabilité émotionnelle et le contrôle de soi. Une phase pilote destinée à évaluer un nouveau test géré par ordinateur avec pour nom «Drug Use Screening Inventory Revised» va bientôt être lancée. Ce questionnaire est utilisé à l'échelon international dans le secteur clinique, plus spécifiquement au niveau des soins aux personnes dépendantes. Il commence par analyser la fréquence de la consommation d'alcool,

Le département Réintégration en chiffres - 2012

EXAMENS

5114	3571	1105	532
L'IBSR a effectué 5114 examens médicaux et/ou psychologiques après désignation par le Ministère Public.	3571 déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité illimitée ont été délivrées.	1105 déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité limitée ont été délivrées.	532 déclarations d'inaptitude à la conduite ont été délivrées.

DÉCLARATIONS


Déclarations d'inaptitude à la conduite
10%
Déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité limitée
21%
Déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité illimitée
69%

TRANCHE D'ÂGE

18-30	21%	50-60	20%
30-40	25%	60-90	9%
40-50	26%		

de drogues et de médicaments ainsi que la gravité du problème en termes d'impact de la consommation de substances sur divers domaines de vie (tels que la santé, le fonctionnement au travail sur le plan social). Diverses caractéristiques de la personnalité pouvant y être liées sont également analysées. Il dispose d'une échelle de contrôle indiquant dans quelle mesure les réponses sont guidées par ce qui est socialement souhaitable.

Au cas où seul un examen psychologique est réalisé, c'est le psychologue qui décide de l'aptitude à la conduite du candidat. Cela ne concerne toutefois qu'une minorité de cas.

Examen médical

Vient ensuite l'examen médical comportant une anamnèse approfondie de la consommation de substances et d'alcool et un examen par un médecin. Si ce dernier estime devoir disposer d'informations complémentaires, il rédige une demande écrite qu'il remet au candidat. Il peut s'agir d'une analyse de sang (en cas d'infraction liée à la conduite sous l'influence de l'alcool), d'une analyse d'urine (en cas d'infraction liée à la conduite sous l'influence de substances psychotropes) ou de l'avis médical supplémentaire d'un spécialiste (notamment en matière de diabète, d'épilepsie…).

Concertation

Les deux examens sont suivis d'une concertation multidisciplinaire entre le médecin et le psychologue. Si aucune information supplémentaire n'est requise le jour de l'examen, le médecin et le psychologue clôturent le dossier le jour-même. Le médecin est responsable de la décision finale. Les attestations sont remises au candidat. Le greffe et le Parquet sont informés de la décision. Si des informations médicales supplémentaires s'avèrent nécessaires, le médecin et le psychologue ne prennent une décision qu'après avoir pris connaissance des résultats en la matière.

Le candidat peut être déclaré apte à la conduite, apte sous certaines conditions ou inapte. En cas de déclaration d'inaptitude, une motivation de la décision lui est envoyée. Ce courrier lui explique la marche à suivre pour être à nouveau déclaré apte. L'AR stipule que le candidat qui a été en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou qui a fait une consommation excessive de substances psychotropes peut être déclaré apte à la conduite au terme d'une période prouvée d'abstinence d'au moins six mois. La durée de validité de l'aptitude à la conduite ne peut excéder trois ans.

Un candidat peut également être déclaré apte à la conduite moyennant une limitation dans le temps ou avec un certain code. Dans ce cas, il doit se rendre à la commune pour faire inscrire ces conditions sur son permis de conduire. Lorsque la durée de validité du permis arrive à échéance, le candidat est contacté par l'IBSR. La procédure pour repasser des examens médicaux et psychologiques peut alors être relancée.

Anneleen POLL

La police de la route a constaté 1,2 million d'excès de vitesse

En 2012, la police fédérale de la route a soumis plus de 270.000 conducteurs à un test de l'haleine et constaté plus d'1,2 million d'infractions en matière de vitesse excessive. Ces chiffres présentent une évolution positive par rapport à 2011. Ils prouvent que la police de la route fournit des efforts continus pour réduire au maximum le nombre de blessés et de tués sur les autoroutes et certaines routes régionales, et ainsi renforcer la sécurité routière.

Nombre de perceptions immédiates ou de procès-verbaux pour excès de vitesse

	2008	2009	2010	2011	2012
Radars mobiles : nombre de P-V ou perceptions immédiates	557.818	574.442	594.088	574.496	653.043
Radars fixes : nombre de P-V ou perceptions immédiates	\	199.264	230.493	480.390	452.077
Radars fixes sur les contrôles de trajet: nombre de P-V ou perceptions immédiates	\	\	\	\	46.655
Radars semi-mobiles (essentiellement utilisés sur les chantiers) : nombre de P-V ou perceptions immédiates	\	\	\	\	91.715
TOTAL	557.818	773.706	824.581	1.054.886	1.243.490

La sécurité routière: une priorité

Etre sur le terrain pour contrôler et augmenter la sécurité sur nos routes, c'est l'objectif de la police de la route. La sécurité routière fait partie, dans le Plan National de Sécurité 2012-2015, des priorités de la police fédérale.

Entre 2008 et 2012, le nombre d'excès de vitesse constatés a augmenté de 134% et le nombre de contrôles alcool a de 116%. A tout moment du jour et de la nuit, et par tous les temps, les policiers travaillent sur un territoire de compétence de plus de 2100 km.

Vitesse : changer les comportements

La vitesse excessive et inadaptée est la cause d'un tiers des accidents et représente une des causes principales des accidents graves et mortels.

Toujours plus de contrôles alcool

La conduite sous influence de l'alcool reste une des causes principales des accidents graves. On estime ainsi que la conduite sous influence (d'alcool et de drogues) occasionne chaque année près de 10.000 tués sur les routes européennes.

Depuis 2008, la police fédérale a plus que doublé le nombre de tests de l'haleine effectués sur les autoroutes et certaines routes régionales. Cette évolution s'explique entre autres par l'augmentation considérable des contrôles de routine mais aussi par l'application du principe «arrêter, c'est souffler» selon lequel les équipes contrôlent chaque conducteur avec lequel elles entrent en contact, quelles que soient les circonstances.

Sur le total des tests haleine effectués par la police de la route en 2012, 2,4% des conducteurs étaient sous influence de l'alcool.

Continuer à renforcer la sécurité routière

A l'avenir, la police fédérale de la route continuera de contrôler sur son terrain d'action pour amener un changement de comportement dans le chef des automobilistes et ainsi réduire le nombre d'accidents. Elle le fera, comme c'est déjà le cas maintenant, en collaboration avec tous ses partenaires, comme l'Institut belge pour la Sécurité Routière (IBSR).

Police fédérale (service presse)

Nombre de tests haleine effectués par la police fédérale de la route

	2008	2009	2010	2011	2012	% entre 2008 - 2012
Nombres de tests haleine	125.250	155.582	245.175	263.268	270.875	116%

L'enquête d'INsécurité routière comme indicateur

L'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière est de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes belges entre 2010 et 2020. Pour ce faire, l'IBSR entend mettre le citoyen davantage à contribution. Grâce aux résultats de l'enquête nationale d'INsécurité routière dévoilés début janvier, il a été possible de vérifier quels facteurs déterminent le sentiment d'insécurité de l'usager. L'IBSR en tiendra compte lors de la mise en œuvre des actions de communication et de sensibilisation visant à modifier durablement le comportement de l'usager.

Déroulement de l'enquête

Des enquêtes téléphoniques ont été réalisées en octobre 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 2.241 Belges de plus de 16 ans. A cette occasion, le Centre de Connaissance Sécurité Routière de l'IBSR a posé un certain nombre de questions. C'est la première fois que l'enquête nationale d'INsécurité routière est menée et l'opération sera réitérée chaque année jusqu'en 2020. L'IBSR veut ainsi vérifier si l'engagement du citoyen évolue et si nous constatons ou non une évolution au niveau du sentiment d'insécurité/de sécurité de l'usager belge.

L'entourage aussi impliqué

Seuls 20% des Belges (de plus de 16 ans) connaissent quelqu'un dans leur entourage direct qui a déjà été impliqué dans un accident mortel. Il n'y a toutefois aucune différence entre eux et les Belges qui n'en connaissent pas au niveau du sentiment d'insécurité et de l'adhésion sociale en faveur de mesures. Nous devons donc continuer d'informer les usagers de la route des risques dans la circulation. En outre, il apparaît que 8% des répondants ont été impliqués eux-mêmes dans un accident avec des dégâts matériels et 2% dans un accident corporel en 2012.

Perception du risque de comportement

Les Belges estiment que la conduite sous l'influence de drogues illicites et la conduite sous l'influence de l'alcool sont les comportements les plus dangereux dans la circulation. Rouler à vélo dans le noir sans éclairage ou sans gilet fluo tient aussi le haut du pavé.

Les comportements qui ont surtout trait au trafic motorisé sont considérés comme moins dangereux par les usagers motorisés que par les usagers non motorisés. On constate l'inverse chez les usagers non motorisés. Ainsi, le trafic non motorisé trouve que rouler trop vite est plus dangereux que le trafic motorisé. Quant aux usagers motorisés, ils jugent à leur tour que les comportements adoptés par les cyclistes ou les piétons sont plus dangereux que ce que pensent les usagers faibles. Rouler à vélo sans éclairage, les piétons qui écoutent de la musique avec leur casque ou leurs écouteurs, etc. sont des comportements systématiquement perçus comme moins dangereux par les usagers non motorisés que par les usagers motorisés.

Bien que les usagers belges soient conscients des risques, nous constatons qu'ils ne se comportent pas à l'avenant. Nous devons tenir compte de ces points de vue lors de la mise en œuvre de mesures en vue d'améliorer la sécurité routière. Avec les campagnes «Go for zero», l'IBSR veut attirer l'attention sur le fait que tous les usagers doivent prendre leurs responsabilités pour parvenir à un trafic plus sûr. Ce sentiment doit encore clairement être renforcé.

Principales causes d'insécurité routière

Voici le top 5 des principales causes d'insécurité routière en Belgique d'après les répondants:

1. vitesse excessive et inadaptée ;
2. problèmes au niveau de l'infrastructure ;
3. style de conduite dangereux ;
4. conduite sous influence ;
5. non-respect du code de la route.

Approche plus sévère

Les Belges sont favorables à toutes les mesures sur le plan de l'éducation, de la sensibilisation, de la réglementation, du contrôle et de la technologie évoquées lors du sondage.
Les mesures les plus populaires sont les suivantes :

1. plus de contrôles à l'assurance (véhicules non assurés) ;
2. alcolock obligatoire pour les récidivistes ;
3. cours de circulation routière obligatoires dans le secondaire ;
4. plus de contrôles alcool ;
5. limiteur de vitesse obligatoire (ISA) pour les récidivistes.

L'adhésion sociale est primordiale pour l'efficacité de telles mesures.
L'enquête révèle que l'adhésion sociale en faveur de plus de contrôles vitesse est liée à l'âge. Plus on vieillit, plus l'adhésion sociale pour plus de contrôles vitesse augmente. Rien de bien surprenant vu que nos mesures d'attitudes indiquent que les jeunes affirment plus souvent que leurs aînés dépasser les limitations de vitesse.

Il ressort de l'enquête que l'adhésion sociale en faveur d'une augmentation des contrôles alcool ne diffère pas selon l'âge. Une enquête internationale (Sartre 4) nous apprend que 26% des Belges déclarent avoir roulé en voiture avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale au cours du dernier mois. En revanche, seuls 14% de l'ensemble des répondants sont contre une augmentation du nombre de contrôles alcool. En d'autres termes, une certaine proportion de conducteurs qui ont roulé sous influence sont tout de même pour plus de contrôles alcool. Cela indique qu'une partie des automobilistes ont besoin de contrôles externes pour respecter les limites.

Plus de la moitié des Belges prendront de bonnes résolutions

Pour ce qui est de l' «engagement pour 2013», 42,5% des répondants déclarent explicitement qu'ils ne prendront pas de bonnes résolutions pour rendre le trafic plus sûr. Même si tout le monde est concerné par la sécurité routière, les Belges ne s'engagent donc pas assez en faveur de la sécurité routière. Nous devons dès lors continuer de stimuler les usagers qui manifestent leur engagement et convaincre les usagers moins engagés.

Benoit GODART

Les résultats de l'enquête sont disponibles sur *http://enqueteibsr.be/fr/home*.

La campagne «respect», suite logique de l'enquête d'INsécurité routière

«850 tués chaque année. Et vous ? Pas concerné ?». Avec ce slogan, la campagne de l'IBSR, lancée début février et relayée à la radio par des personnalités, entendait inciter les usagers à changer leur comportement et à faire preuve de plus de respect. Cette campagne était une suite logique de l'enquête d'INsécurité routière. En effet, il en est ressorti clairement un manque de respect dans le trafic d'aujourd'hui, non seulement vis-à-vis des règles, mais aussi les uns envers les autres.

Cette campagne visait à inciter les Belges à adopter un comportement plus prudent et plus respectueux des règles et des autres usagers. Les affiches de la campagne étaient déclinées en deux versions qui renvoyaient subtilement les usagers de la route devant leurs responsabilités. L'objectif était de leur faire prendre conscience qu'ils peuvent être, eux aussi, impliqués dans un accident de la route.

Pour relayer la campagne sur les ondes radio, deux personnalités avaient prêté leur concours aux spots radio. Tout le monde connaît Sandra Kim et Patrick Ridremont et lorsqu'une voix annonçait leur décès inopiné dans un accident de la route, nul ne pouvait rester insensible. Mais immédiatement, ils prenaient la parole pour dire qu'ils sont toujours bien en vie et interpeller les auditeurs: «Pourquoi les accidents de la route ne nous touchent que quand on connaît la victime ?». A nouveau, l'objectif était d'inciter les auditeurs à passer à l'action en changeant leur comportement au volant.

comportement

Ceinture : le taux de port stagne

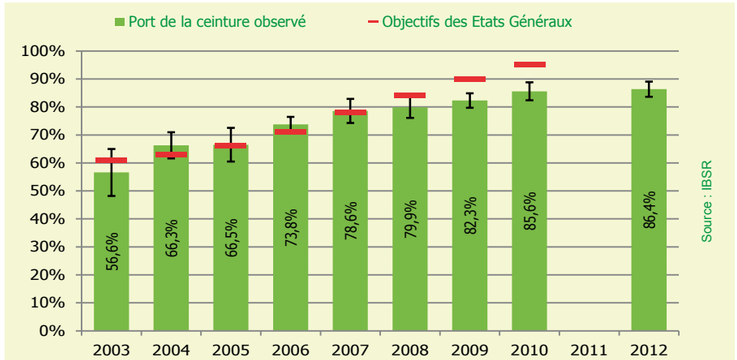
La ceinture est obligatoire à l'avant depuis 1975 et à l'arrière depuis 1991. Pourtant, une certaine proportion de personnes continuent de la snober, avec toutes les conséquences que cela entraîne en cas d'accident. Après quelques années de progression assez nette, la dernière étude de l'IBSR[1] montre que le taux de port a stagné en 2012.

L'IBSR réalise des études concernant le comportement en matière de port de la ceinture de sécurité en Belgique depuis 2003[2]. La mesure de comportement consiste en l'observation directe du port de la ceinture à l'avant. Voici les résultats de la dernière mesure menée en 2012.

Taux global de port de la ceinture

Ces dernières années, on constate une augmentation très rapide du taux de port de la ceinture entre 2003 et 2007 (plus de 20 points-% en 4 ans). Depuis 2007, l'amélioration est plus lente, particulièrement entre 2010 et 2012. Le pourcentage de port de la ceinture semble donc atteindre un palier avec environ 14% des conducteurs ou passagers avant qui négligent encore de s'attacher en voiture. Il est préoccupant de voir que ce ralentissement soit d'une telle ampleur (à peine 0,8 points-% de progrès sur les deux dernières années) et qu'il se produise déjà alors que le taux de port de la ceinture en Belgique est plus faible que dans les pays environnants.

Evolution du port de la ceinture en Belgique 2003 – 2012

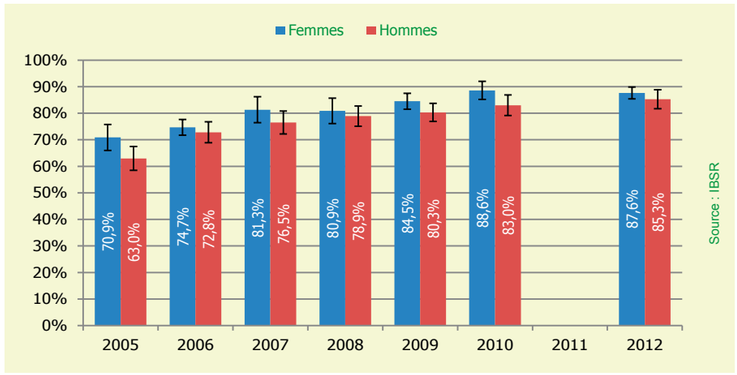


Le taux de port de la ceinture de sécurité a fait l'objet d'objectifs de la part des Etats Généraux de la Sécurité Routière successifs. La volonté existe d'atteindre un taux de port de la ceinture de 95% en 2010. Mais, à la suite du ralentissement des progrès, nous sommes maintenant très éloignés de cet objectif ambitieux.

Taux de port en fonction du sexe

Depuis 2003, le taux de port de la ceinture a toujours été plus élevé chez les femmes que chez les hommes. La différence tend néanmoins à se réduire petit à petit. Entre 2010 et 2012, le port de la ceinture des hommes a continué à augmenter tandis que celui des femmes a légèrement régressé. Le pourcentage de personnes vraiment opposées au port de la ceinture n'est donc peut-être pas très éloigné entre les hommes et les femmes.

Evolution du taux du port de la ceinture en fonction du sexe



Taux de port en fonction de la place

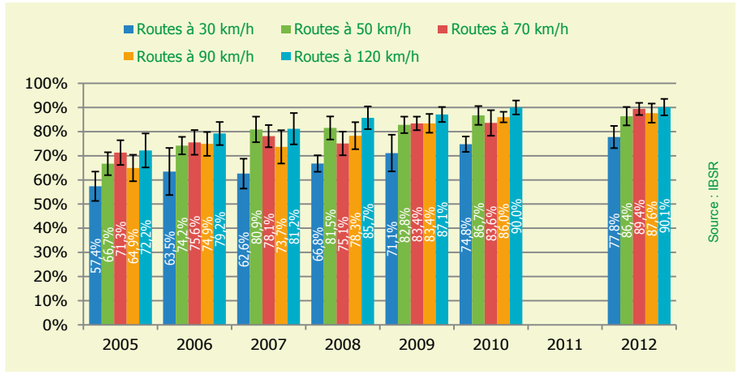
On n'observe pas de différence persistante dans le temps entre les conducteurs et les passagers avant. Chez les passagers avant, les résultats sont parfois en régression par rapport aux années précédentes, mais ces diminutions sont réduites et peut-être dues à la variabilité plus importante de l'indicateur, étant donné que moins de passagers avant sont observés que de conducteurs.

Taux de port par régime de vitesse

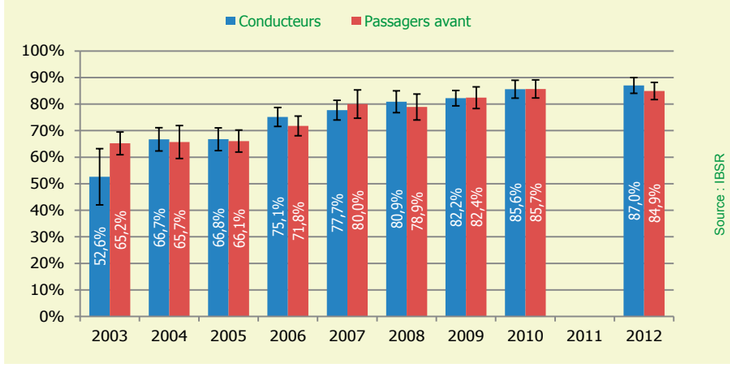
Depuis 2003, le port de la ceinture est systématiquement plus bas dans les zones 30 et la différence avec les autres régimes de vitesse est significative. Cette différence ne se réduit pas vraiment d'une année à l'autre.

Plusieurs éléments peuvent expliquer que les routes à 30 km/h présentent un taux de port de la ceinture plus réduit. Un élément est sans doute lié à la perception du risque par les automobilistes, plus faible à vitesse réduite. Pourtant, l'apport de la ceinture de sécurité est indéniable à des vitesses très basses puisque le risque de décéder existe dès 20 km/h. De plus, on peut supposer que les personnes dont le port de la ceinture a été observé sur les routes à 30 km/h sont, en moyenne, engagées sur des plus petits trajets que les personnes observées ailleurs. Or parcourir un petit trajet est une raison qui peut pousser les occupants des voitures à être plus négligents en ce qui concerne le port de la ceinture.

Port de la ceinture en fonction du régime de vitesse



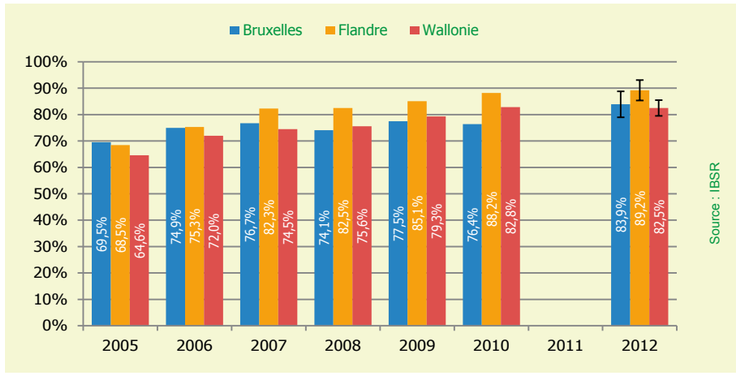
Evolution du taux de port de la ceinture des conducteurs et des passagers avant



1 «Mesure nationale de comportement, Port de la ceinture de sécurité 2012», Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière, François Riguelle, D/2013/0779/5.
2 Sauf en 2011 où la mesure de l'IBSR portait sur les sièges-autos.

comportement

Port de la ceinture en fonction de la Région



Taux de port par Région

Depuis 2007, la Flandre se caractérise par un taux de port de la ceinture significativement plus élevé que dans les autres régions. Par rapport à la mesure de 2010, le port de la ceinture à Bruxelles, après plusieurs années de statu quo, a bien progressé pour atteindre 83,9%. Par contre, on observe une légère diminution en Wallonie entre 2010 et 2012 ce qui fait que l'écart par rapport à la Flandre est maintenant de 6,7 points-pourcentages.

Benoit GODART
François RIGUELLE

Conclusion

En comparaison avec celui des autres pays européens, le taux de port de la ceinture en Belgique reste à la traîne, plus particulièrement par rapport aux pays limitrophes, qui enregistrent des taux supérieurs à 90%. Les résultats de la dernière étude de l'IBSR montrent qu'il y a encore une grande marge de progrès possibles dans notre pays en matière de port de la ceinture. Des efforts de sensibilisation et de répression doivent être consacrés à cette problématique.

1972-2012 : 40 ans de mesures pour la sécurité routière

Il y a un peu plus de 40 ans se tournait la page la plus noire de l'histoire de la sécurité routière en Belgique: 3.101 tués en 1972. Ce pic joua alors le rôle d'électrochoc pour les autorités publiques qui se décidèrent à prendre le taureau par les cornes et adoptèrent quelques mesures radicales. En un peu plus de 4 décennies, d'énormes progrès ont été réalisés, même s'il reste beaucoup de pain sur la planche…

Nul ne l'ignore: les problèmes liés à la sécurité routière ne datent pas d'hier. La littérature[1] en fait déjà mention en 1903, à l'occasion de la meurtrière course Paris-Madrid, où les concurrents roulaient à plus de 100 km/h. Depuis lors, le type de problèmes a certes évolué en fonction de l'époque, mais, de tout temps, la route a fait de nombreuses victimes.

En Belgique, plus de 110.000 personnes sont décédées sur les routes entre 1950 et 2010 sans que l'on ne s'en rende vraiment compte, soit l'équivalent d'une ville comme Namur !

1950 - 1970 : le temps de l'insouciance

Plus du tiers de ces tués ont été enregistrés entre 1950 et 1970 alors qu'il y avait 5 à 10 fois moins de véhicules à moteur qu'aujourd'hui. La conjoncture était très bonne en Belgique et, d'année en année, le nombre de voitures a augmenté assez rapidement. L'automobile était un phénomène nouveau, un symbole du statut social, et ses «inconvénients» (plus ou moins un millier de morts par an) étaient considérés comme le prix à payer pour le progrès.

Le permis de conduire n'avait pas encore été instauré et les gens achetaient d'abord leur voiture avant d'apprendre à conduire. A cela s'ajoutaient d'autres problèmes tels que, par exemple, l'alcool au volant, beaucoup plus répandu qu'aujourd'hui. En outre, les Belges devaient encore apprendre à cohabiter avec la voiture, ce qui n'était pas une mince affaire: environ 50% des tués sur la route étaient des piétons et des cyclistes. Ceux-ci sous-estimaient souvent la puissance des voitures, tandis que les automobilistes éprouvaient des difficultés à diriger leur véhicule avec précision, voire à en garder la maîtrise. C'est ainsi qu'en 1960, on a enregistré 1.782 tués pour 1.160.000 véhicules à moteur, soit 1 sur 650; en 2010, ce rapport était d'environ 1 sur 7.954, soit près de 12 fois moins !

Le respect des priorités au centre d'une campagne de 1970

Cela dit, personne n'était conscient qu'une telle hécatombe se produisait sur les routes. La qualité des voiries s'améliorait, les voitures étaient de plus en plus confortables et performantes. Pourquoi dès lors se préoccuper d'un problème qui était, de surcroît, très peu relaté par la presse ?

C'est seulement au milieu des années 60 qu'on a commencé à se rendre compte de la gravité de la situation. Cette prise de conscience s'est notamment traduite par la création du Conseil Supérieur de la Sécurité Routière (CSSR), la mise en oeuvre des premières campagnes de sensibilisation et l'instauration du permis de conduire.

1970 - 2000 : prise de conscience et nouvelles mesures

Malgré tout, il a fallu attendre 1970, lorsque le cap des 3.000 tués fut franchi, pour que les pouvoirs publics prennent le taureau par les cornes et adoptent des mesures radicales.

En 1973, la ceinture n'était pas encore obligatoire, mais vivement recommandée.

En 1971, une première tentative d'imposer le 90 km/h sur les routes (autres que les autoroutes et les 2 x 2 bandes) avorte, mais le ton est donné. L'adage «ma voiture, ma liberté» résiste encore pendant

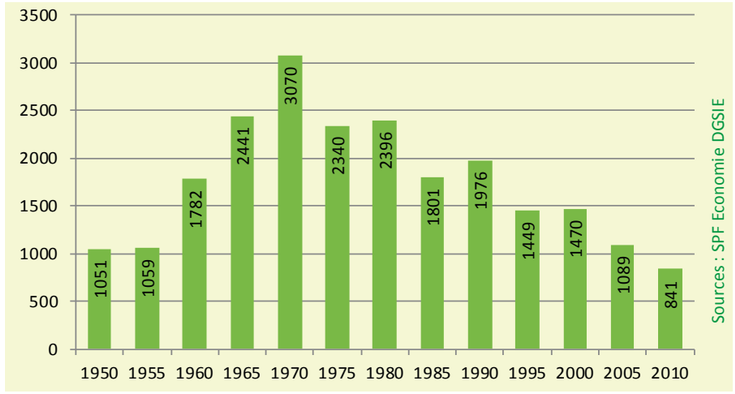
1 Depuis quand ? Les origines des choses de la vie quotidienne, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1982.

deux ans. En 1973, un an après avoir atteint un triste record historique (3.101 tués), des limitations de vitesse sont imposées dans le cadre de la crise pétrolière. En 1974, le 120 km/h est définitivement instauré sur les autoroutes et le 90 km/h sur les autres routes. C'est le début d'une longue liste de mesures qui permettront d'améliorer sensiblement la situation. En 1984, on repasse, pour la première fois, sous la barre des 2.000 tués et, en 1995, ce nombre descend en dessous de 1.500.

2000-2010 : des progrès substantiels

Le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté de 184% entre 1973 et 2010. Et lorsque l'on analyse uniquement l'évolution entre 2000 et 2010, on observe une augmentation des véhicules-kilomètres de 12%. Il est évident que les nombres de victimes de la route et d'accidents corporels sont liés au nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge.

Evolution du nombre de tués sur les routes



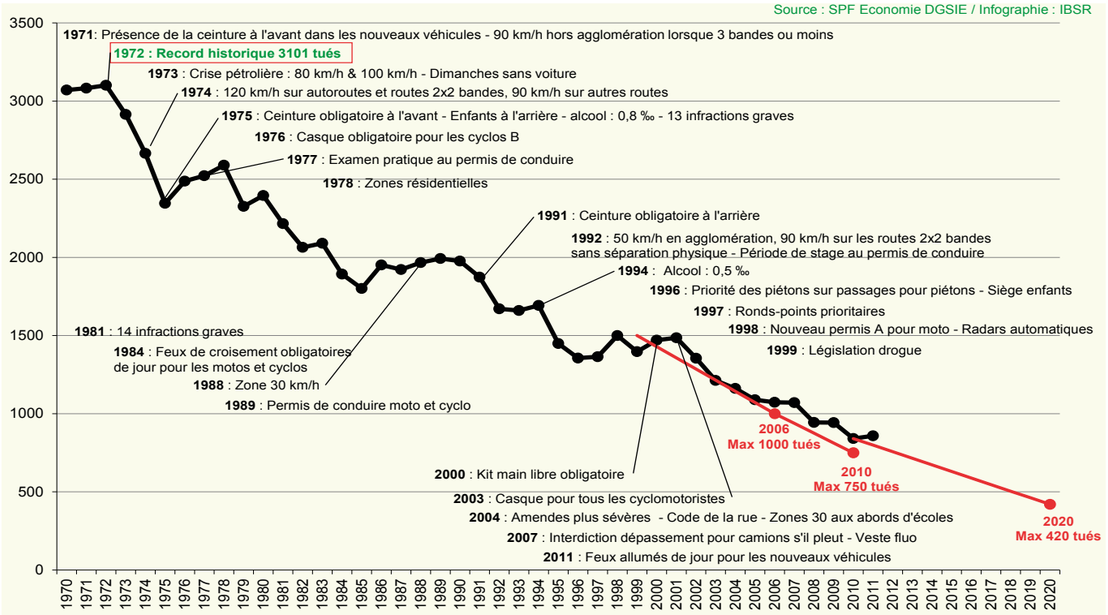
Plus le nombre de kilomètres parcourus est élevé, plus le risque que se produisent des accidents corporels est important.

Pourtant, lorsqu'on analyse le «risque d'accident» (nombre d'accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus) et le risque de décès sur la route, on remarque qu'ils ont respectivement diminué de 28 et 48% entre les années 2000 et 2010.

En 2010, 841 personnes sont décédées dans la circulation, ce qui est jusqu'ici le nombre le plus petit jamais atteint. En 2011, ce nombre est malheureusement reparti à la hausse (858 tués, soit + 2%). Pour rappel, l'objectif pour 2020 est de ne pas dépasser 420 tués sur nos routes. Un bon bout de chemin reste donc à parcourir…

Benoit GODART

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR


3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
1971: Présence de la ceinture à l'avant dans les nouveaux véhicules - 90 km/h hors agglomération lorsque 3 bandes ou moins
1972 : Record historique 3101 tués
1973 : Crise pétrolière : 80 km/h & 100 km/h - Dimanches sans voiture
1974 : 120 km/h sur autoroutes et routes 2x2 bandes, 90 km/h sur autres routes
1975 : Ceinture obligatoire à l'avant - Enfants à l'arrière - alcool : 0,8 ‰ - 13 infractions graves
1976 : Casque obligatoire pour les cyclos B
1977 : Examen pratique au permis de conduire
1978 : Zones résidentielles
1991 : Ceinture obligatoire à l'arrière
1992 : 50 km/h en agglomération, 90 km/h sur les routes 2x2 bandes sans séparation physique - Période de stage au permis de conduire
1994 : Alcool : 0,5 ‰
1996 : Priorité des piétons sur passages pour piétons - Siège enfants
1997 : Ronds-points prioritaires
1998 : Nouveau permis A pour moto - Radars automatiques
1999 : Législation drogue
1981 : 14 infractions graves
1984 : Feux de croisement obligatoires de jour pour les motos et cyclos
1988 : Zone 30 km/h
1989 : Permis de conduire moto et cyclo
2000 : Kit main libre obligatoire
2003 : Casque pour tous les cyclomotoristes
2004 : Amendes plus sévères - Code de la rue - Zones 30 aux abords d'écoles
2007 : Interdiction dépassement pour camions s'il pleut - Veste fluo
2011 : Feux allumés de jour pour les nouveaux véhicules
2006 Max 1000 tués
2010 Max 750 tués
2020 Max 420 tués
1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

SÉCURITÉ ROUTIÈRE: QUELQUES MESURES MARQUANTES

- **1958** alcool au volant: 1,5‰ - prise de sang
- **1959** généralisation du contrôle technique
- **1967**
  - permis de conduire: examen théorique
  - alcool au volant: test de l'haleine
- **1968** 60 km/h en agglomération
- **1971**
  - résence obligatoire des ceintures homologuées, à l'avant, dans les nouveaux véhicules
  - 90 km/h sur les routes à trois bandes de circulation ou moins en dehors des agglomérations
- **1973** mesures économiques: 80 km/h sur les routes et 100 km/h sur les autoroutes et les routes à 2 x 2 bandes
- **1974** 120 km/h sur les autoroutes et les routes à 2 x 2 bandes + 90 km/h sur les autres routes
- **1975**
  - port obligatoire de la ceinture à l'avant + enfants doivent s'installer à l'arrière
  - 13 infractions graves
  - alcool au volant: 0,8‰
- **1976** port du casque obligatoire pour les cyclomotoristes classe B
- **1977** permis de conduire: examen pratique / attestation pour les cyclomotoristes
- **1978** zones résidentielles
- **1981** 14 infractions graves
- **1984** feux de croisement obligatoires le jour pour les motos et les cyclos
- **1988** zones 30
- **1989**
  - rainures minimales des pneus: 1,6mm
  - permis de conduire motocyclistes et cyclomotoristes
- **1991** port obligatoire de la ceinture à l'arrière
- **1992**
  - 50 km/h en agglomération + 90 km/h sur les routes à 2 x 2 bandes sans séparation physique
  - permis de conduire: période de stage
- **1994** alcool au volant: 0,5‰
- **1996**
  - priorité des piétons sur les passages pour piétons
  - moyens de protection pour les enfants (sièges enfants . . .)
- **1997** ronds-points prioritaires
- **1998**
  - nouveau permis A pour motocyclistes
  - nouveaux critères médicaux
  - radars automatiques
- **1999** législation drogues dans la circulation
- **2000**
  - GSM: kit mains libres obligatoire
  - directive sur l'agressivité dans le trafic
- **2004**
  - instauration du 30 km/h aux abords des écoles
  - sens uniques limités pour les cyclistes
- **2006**
  - sièges-autos pour enfants de moins d'1,35m
  - réforme de la formation à la conduite
- **2007**
  - interdictions de dépasser pour les camions
  - engins de déplacement
  - veste de sécurité rétro-réfléchissante
- **2011** feux allumés de jour pour les nouveaux véhicules

accidents

équipement

Ethylotest antidémarrage : l'IBSR encadrera les contrevenants

Cela fait plusieurs années que l'on parle de l'introduction de l'éthylotest antidémarrage en Belgique. L'IBSR avait déjà participé à une expérience entre 2004 et 2006 dont les résultats s'étaient avérés concluants. Quelques années plus tard, tous les éléments sont désormais réunis pour lancer effectivement ce projet et lutter ainsi plus efficacement contre le phénomène de l'alcool au volant.

Pour rappel, un éthylotest antidémarrage est un appareil installé dans une voiture qui fonctionne comme les appareils de la police: on souffle dans l'embout afin de déterminer sa concentration d'alcool dans le sang. Si l'alcoolémie est supérieure à 0,2‰, la voiture ne peut pas démarrer. L'éthylotest antidémarrage enregistre toutes les données: le taux d'alcool, le nombre de fois et le moment où l'on a soufflé. Pendant le trajet, l'éthylotest antidémarrage demandera aussi au candidat de souffler à des intervalles réguliers.

L'IBSR seule institution d'encadrement

Si le juge impose l'éthylotest antidémarrage, le permis de conduire est alors limité. Le candidat peut uniquement conduire des voitures qui en sont équipées pendant une période de minimum 1 an. Le contrevenant doit également suivre un programme d'encadrement. A l'heure actuelle, l'IBSR est le seul organisme proposant un tel programme.

Effet direct et indirect

Avec le programme d'encadrement, le candidat apprend à adapter son comportement de sorte qu'il y ait une séparation entre la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule à moteur. Une étude a montré que les résultats positifs de l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage ne sont pas permanents. La combinaison éthylotest antidémarrage-programme d'encadrement opère à différents niveaux.

Tout d'abord, l'éthylotest antidémarrage a un effet direct : il agit suivant le principe de l'autopunition. Le candidat sait qu'il ne peut pas boire d'alcool avant de conduire une voiture. S'il le fait quand même, il sait que sa voiture ne pourra pas démarrer. Bon nombre de conducteurs roulent à différents moments de la journée, ce qui signifie qu'ils ne peuvent consommer d'alcool à aucun moment de la journée.

Ensuite, l'éthylotest antidémarrage a un effet indirect. En effet, le programme d'encadrement vise à modifier les habitudes du contrevenant en matière de consommation d'alcool afin qu'il boive uniquement quand il prévoit de ne pas conduire. Sans cet encadrement, le risque existe qu'il rechute après la désinstallation de l'éthylotest antidémarrage, d'où l'importance des programmes éducatifs prévus.

Comment ça marche en pratique ?

Le candidat est condamné à l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage. Le Parquet lui envoie une notification de la décision définitive. Il a 30 jours pour tout régler à partir de la date mentionnée sur ce document.

Immédiatement après la notification, il prend contact avec l'IBSR pour un entretien introductif et s'arrange avec le centre de services pour l'installation de l'appareil. Le candidat se rend au greffe pour remettre son permis de conduire et va à la commune pour faire inscrire le code 112 sur son nouveau permis de conduire. Ce code indique qu'il ne peut conduire que des véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage.

L'entretien introductif a lieu dans l'une des implantations de l'IBSR dans les 14 jours suivant le premier contact. La participation à cet entretien ne comporte aucune obligation. Lors de l'entretien, le candidat reçoit des informations sur la suite des opérations et le contenu du programme d'encadrement, à savoir les coûts, l'adaptation du permis de conduire, les téléchargements, l'accompagnement personnalisé, la sanction en cas de non respect des conditions du programme d'encadrement et la fin du programme.

Une petite formation suit l'entretien introductif (ils peuvent avoir lieu en même temps si le candidat a déjà payé). Au cours de cette formation, le candidat apprend la technique spécifique pour souffler dans l'éthylotest antidémarrage. Il prend également connaissance des conséquences en cas de tentative de «tricherie» et il apprend comment se servir correctement de l'appareil. Il reçoit aussi des informations sur l'absorption et l'élimination de l'alcool dans l'organisme ainsi que sur les risques et conséquences de la conduite sous influence. A l'issue de la formation, il reçoit une attestation prouvant qu'il a suivi le programme d'encadrement. Ce document doit toujours se trouver à bord de sa voiture.

Six mois après l'installation de l'éthylotest antidémarrage, le candidat suit une formation de 3 heures au cours de laquelle on définira les stratégies à appliquer plus ne plus conduire sous l'influence de l'alcool.

Ensuite, le candidat se rendra au moins deux fois par an à un entretien individuel dont l'objectif est d'évaluer les données enregistrées dans l'éthylotest antidémarrage. Un entretien de clôture se tiendra à la fin du programme.

Le service technique est assuré par le centre de services qui installe l'éthylotest antidémarrage au début du programme et récupère les données enregistrées. Pendant la première année, le candidat doit s'y présenter tous les 2 mois. A partir de la deuxième année, l'évaluation a lieu tous les 6 mois. Si le centre de services constate des irrégularités, il en avertira l'organisme d'encadrement. Le centre de services aide aussi le candidat si l'éthylotest antidémarrage tombe en panne.

Quelques conditions supplémentaires

S'il existe des indices prouvant que le candidat a essayé de contourner le système (ex. : nouveaux tests positifs après test de démarrage négatif ou démarrage du véhicule en le poussant), cela peut avoir des conséquences sur le déroulement du programme. Le candidat doit se rendre au centre de services qui analyse les données et les envoie à l'organisme d'encadrement. L'IBSR convoque le candidat et avertit le Parquet. Si le candidat ne respecte pas les conditions, l'organisme peut décider de mettre fin au programme et le Parquet peut imposer des sanctions supplémentaires.

Anneleen POLL

Coût du programme

L'organisme d'encadrement fait parvenir au condamné une invitation à payer les frais d'installation et d'utilisation de l'éthylotest antidémarrage ainsi que ceux du programme d'encadrement. Le coût global se situe aux alentours de 3700 € la première année. Il est ensuite dégressif. Lors de son jugement, le juge peut prévoir que ces frais puissent être intégralement ou partiellement déduits de l'amende. Pour rappel, les amendes prononcées en cas de condamnation pour alcool au volant varient de 1100 € jusqu'à 11.000 €, voire 27.500 € en cas de récidive.

Le brouillard, un ennemi sournois

Rouler quand il y a du brouillard n'est jamais gai. Pourtant, dans la pratique, on constate que les conducteurs n'adaptent pas suffisamment leur comportement en cas de purée de pois, ce qui peut avoir un impact néfaste sur la sécurité routière. Essayons de comprendre pourquoi…

Le brouillard n'est pas, à proprement parler, un phénomène météo très fréquent. Il n'en reste pas moins qu'entre 10 et 20 personnes meurent, chaque année, dans des accidents qui ont lieu alors que la visibilité est réduite à moins de 100 mètres. Grosso modo, on estime que le risque d'accident par temps de brouillard est deux fois plus élevé que dans des conditions de visibilité normales. Bref, ce phénomène peut être considéré comme un important facteur d'accident et mérite, à ce titre, qu'on lui accorde une attention particulière.

Nombre d'accidents corporels dans des conditions normales et par temps de brouillard, selon la nature de l'accident 2006-2011; chiffres pondérés

	Normales		Brouillard	
	Nombre	%	Nombre	%
En chaîne (4 conducteurs ou plus)	1668	1%	19	1%
Frontale (ou en croisement)	26839	11%	163	11%
Par l' arrière (ou en parallèle)	48599	20%	250	17%
Par le côté	82542	34%	282	19%
Avec un piéton	20983	9%	45	3%
Un usager contre un obstacle situé sur la chaussée	6273	3%	86	6%
Un usager contre un obstacle situé hors de la chaussée	36965	15%	440	30%
Un seul usager, pas d'obstacle	13239	5%	153	11%
Autre ou inconnu	5038	2%	15	1%
Total	242147	100%	1452	100%

Source: SPF Eco DGSIE / Infographie: IBSR

La prudence ? Bof…

Vu le manque de visibilité, on serait tenté de croire que les conducteurs font preuve d'une prudence extrême par temps de brouillard.

Chiffres-clés selon les conditions atmosphériques 2011, chiffres pondérés

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Victimes		Gravité
Normales	41153	86%	721	84%	5376	87%	48586	86%	54683	86%	17,5
Pluie	4587	10%	72	8%	556	9%	5563	10%	6191	10%	15,7
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	257	1%	5	1%	50	1%	288	1%	343	1%	19,4
Vent violent, rafales	155	0%	5	1%	18	0%	172	0%	195	0%	32,2
Chutes de neige	148	0%	1	0%	11	0%	183	0%	195	0%	6,8
Grêle	25	0%	2	0%	3	0%	19	0%	25	0%	81,1
Autre (fumée épaisse, …)	207	0%	6	1%	27	0%	234	0%	267	0%	28,9
Inconnues	1455	3%	49	6%	130	2%	1659	3%	1839	3%	33,7
Total	47924	100%	858	100%	6164	100%	56639	100%	63660	100%	17,9

Source: SPF Eco DGSIE / Infographie: IBSR

Or, ce n'est pas toujours le cas, loin s'en faut… La plupart des conducteurs continuent de rouler à une vitesse telle que leur distance d'arrêt était supérieure à leur visibilité.

Les statistiques montrent d'ailleurs que le pourcentage de collisions impliquant un seul usager contre un obstacle situé hors de la chaussée double par temps de brouillard.

Et bien souvent, la distance de sécurité entre les véhicules laisse aussi à désirer. Paradoxalement, le pourcentage de conducteurs qui ne respectent pas la distance de sécurité a tendance à augmenter en cas de brouillard, alors que la visibilité diminue

Mécanismes psychologiques

Deux hypothèses majeures sont avancées pour expliquer le comportement des conducteurs par temps de brouillard[1].

La première est issue d'une approche de psychologie sociale. En l'absence de critères objectifs d'évaluation de ses propres capacités de conduite dans le brouillard, la conformité avec le comportement de la file serait ressentie comme une adaptation réussie à la situation et le danger serait sous-estimé.

La seconde hypothèse fait état de difficultés perceptives. En cas de brouillard, on constate notamment une perte des repères éloignés entraînant la détection tardive (autrement dit, à des distances trop courtes) des obstacles potentiels. Or on sait que le cerveau a besoin d'une quantité minimale d'informations pour bien fonctionner et qu'un appauvrissement important des informations visuelles induit des erreurs de jugement. Ainsi, une étude menée sur simulateur de conduite a révélé que les conducteurs sous-estiment, de 10 à 20%, leur propre vitesse en cas de brouillard. Ce résultat pourrait expliquer l'observation de distances de sécurité trop courtes car un conducteur qui sous-estime sa vitesse réduit aussi l'intervalle par rapport au véhicule précédent.

Phénomène de l'aspirateur

Lorsqu'il est épais et que la visibilité tombe à moins de 100 mètres, l'automobiliste perd ses repères dans l'environnement routier. Une certaine angoisse peut alors l'envahir. Pour ne pas être perdu et continuer à distinguer les feux du véhicule qui le précède, l'automobiliste aura tendance à s'en rapprocher. Il doit alors se méfier du phénomène dit de «l'aspirateur». D'une part, le véhicule qui suit a tendance à accélérer pour ne pas perdre de vue celui qui est devant. D'autre part, l'automobiliste qui voit se rapprocher un véhicule derrière lui, aura tendance à accélérer de peur d'être heurté par l'arrière. Par conséquent, au lieu de ralentir, ce qui est la mesure de prudence recommandée par temps de brouillard, la vitesse du trafic augmentera.

Perception des conducteurs affectée

En fait, la perception des conducteurs est influencée par la présence du brouillard. La nuit, par exemple, une comparaison entre des conditions de brouillard très dense et une visibilité normale fait apparaître une augmentation de 55%, en moyenne, de la distance estimée. Concrètement, lorsque le conducteur estime que le véhicule qui le précède est à 20 mètres, celui-ci se trouve, en réalité, à 9 mètres. Ceci explique pourquoi les conducteurs ont davantage tendance à ne pas respecter la distance de sécurité en cas de brouillard. Ce phénomène se produit surtout dans des conditions critiques où les véhicules ne sont détectés que par leurs feux. L'ampleur de cette surestimation est fonction de la quantité d'informations visuelles que le brouillard laisse apparaître. Elle n'existe plus lorsque la silhouette du véhicule est nettement visible.

Code de la route

Vu la difficulté de circuler dans le brouillard, il est particulièrement important de respecter les règles du code de la route.

Ainsi, à l'arrière, l'emploi du ou des feux de brouillard est obligatoire :

- en cas de brouillard réduisant la visibilité à moins de 100 m environ ;
- par chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m ;
- par forte chute de pluie.

Ces feux ne peuvent jamais être utilisés en d'autres circonstances.

A l'avant, les feux de brouillard (qui sont facultatifs) peuvent remplacer les feux de croisement ou de route ou être allumés simultanément avec ces feux en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Il est très fréquent de voir des automobilistes circuler, par temps normal, avec uniquement les feux de brouillard avant allumés. Même si c'est très joli, la chose est évidemment interdite !

En matière de vitesse, le code de la route stipule que tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par les conditions climatiques, le champ de visibilité, etc. Par ailleurs, le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

Benoit GODART

En cas de brouillard, la vitesse et la distance de sécurité doivent être adaptées à la visibilité. Ainsi, en tenant compte des distances d'arrêt, on estime que, si la visibilité est réduite à 50 mètres, l'automobiliste ne peut dépasser 50 km/h ; pour une visibilité de 100 mètres, 80 km/h maximum ; pour une visibilité de 150 mètres, 100 km/h maximum.

1 V. Cavallo, M. Colomb et J. Doré, «La surestimation de la distance intervéhiculaire dans le brouillard», 2000.

conditions de circulation

Ça bouge pour les motos

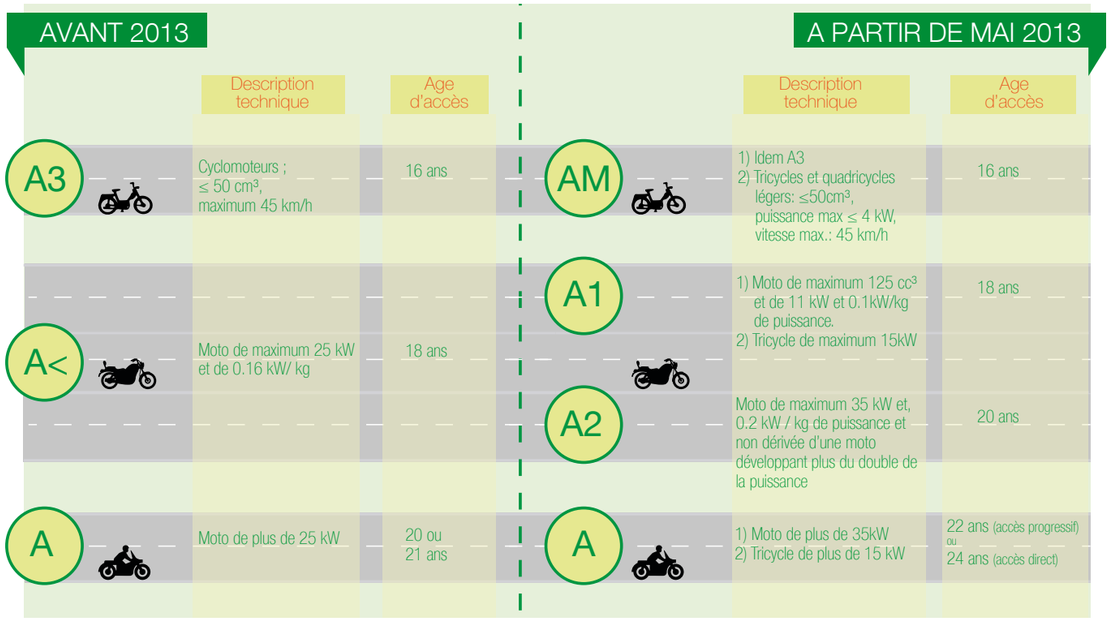
Les utilisateurs de deux (et trois roues) sont de plus en plus nombreux en Belgique. Mais conduire une moto, un scooter… engendre bien plus de risques que de conduire une voiture. En possédant les compétences nécessaires et en adaptant correctement son comportement, le motard peut néanmoins mettre toutes les chances de son côté.

C'est pourquoi, à partir du 1er mai 2013, plusieurs évolutions vont avoir lieu afin de préparer au mieux les motards. Dans les faits, qu'en est-il ?

Uniformisation, au niveau européen, des catégories

Une nouvelle catégorie, A1, apparaît et les autres catégories sont définies différemment. Cela a également un impact sur la manière d'obtenir le droit de conduire ces différentes catégories (formation, examen et permis).

Le petit tableau ci-dessous résume la situation :


AVANT 2013
Description technique
Age d'accès
A3
Cyclomoteurs ; ≤ 50 cm³, maximum 45 km/h
16 ans
A<
Moto de maximum 25 kW et de 0.16 kW/ kg
18 ans
A
Moto de plus de 25 kW
20 ou 21 ans
A PARTIR DE MAI 2013
Description technique
Age d'accès
AM
1) Idem A3
2) Tricycles et quadricycles légers: ≤50cm³, puissance max ≤ 4 kW, vitesse max.: 45 km/h
16 ans
A1
1) Moto de maximum 125 cc³ et de 11 kW et 0.1kW/kg de puissance.
2) Tricycle de maximum 15kW
18 ans
A2
Moto de maximum 35 kW et, 0.2 kW / kg de puissance et non dérivée d'une moto développant plus du double de la puissance
20 ans
A
1) Moto de plus de 35kW
2) Tricycle de plus de 15 kW
22 ans (accès progressif) ou 24 ans (accès direct)

Maintenir la mobilité

Rappelons qu'un détenteur d'un permis B (voiture) d'avant le 1er mai 2011 peut rouler avec un «deux-roues» (ou assimilé) de 125 cc maximum, limité à 11 kW (15 ch) et un rapport puissance poids de 0,1 kW/kg. Mais, si vous n'avez aucune expérience en la matière il vous est vivement conseillé de prendre quelques heures de cours en auto-école.

D'ailleurs, si le permis est obtenu après cette date, il est obligatoire de suivre un minimum de 4h de formation dans une auto-école (sans devoir passer les examens).

Attention : ce n'est pas le permis A1, juste une autorisation de conduire (sous forme de code sur le permis) ce type de véhicule, et cela uniquement sur le territoire belge. Enfin, tout possesseur d'un permis B peut conduire des cyclomoteurs, scooters, motocyclettes et quatre-roues légers de classe AM.

Changements pour l'acquisition des permis

Il n'y a actuellement aucun changement pour le passage et la validité des examens théoriques.

C'est au niveau de la formation que l'évolution est la plus importante. Le fruit des réflexions du groupe technique (composé de spécialistes en la matière), en respect avec la décision européenne, a engendré les décisions qui suivent.

Quelle type de formation ?

La conduite d'une moto, de manière sécurisée, n'est pas qu'une question de techniques (savoir passer une vitesse) ni même de compétences (savoir concilier différentes techniques dans le cadre de la conduite). Sont également très importants les comportements (savoir gérer sa conduite en fonction des autres, de la sécurité…), l'évaluation (de situation, de ses capacités), les valeurs sociales (respect des autres, empathie…), etc.

C'est pourquoi l'apprenant, autant que son formateur, doit être acteur actif ET responsable de sa formation. Pour ce faire, un «plan du cours et fiche de progression» DOIT être remis par l'auto-école choisie. Ce document est un plan du cours qui donne les objectifs de la formation (quoi, comment et pourquoi apprendre tel ou tel exercice) et permet d'évaluer, avec le formateur, l'avancement et la qualité de la formation.

Le cours est basé sur un programme de formation de 10 étapes qui contiennent les éléments de base d'une formation. Ces étapes s'adaptent à l'apprentissage de chaque candidat. Cependant, le respect de certains éléments est essentiel: d'une part, la durée de formation sur voie publique doit, au moins, être équivalente à celle passée sur terrain privé; d'autre part, la formation doit se baser sur l'apprentissage de la conduite et non sur les exercices prévus sur terrain privé lors de l'examen.

Comment obtenir le droit de conduire une catégorie ?

Pour conduire un véhicule de catégorie AM :

Ces véhicules ne sont pas des motos mais considérés comme cyclomoteurs (ou assimilés). Il sont donc une catégorie à part.
Il faut :

- √ réussir un examen théorique (en centre d'examen et à partir de 15 ans 9 mois).
- √ suivre, au minimum, 4 h de formation en auto-école dont 2 sur la voie publique, avec une attention particulière sur les risques inhérents à la conduite de ce type de véhicule.
- √ réussir un examen pratique sur terrain privé (en centre d'examen).

N.B : il n'existera pas de permis de conduire provisoire pour cette catégorie.

Pour conduire une moto de catégorie A1, A2 ou A :

Il existe deux grands principes pour l'accès à une catégorie: soit l'accès direct, soit l'accès progressif. Dans les deux cas l'examen théorique doit être réussi avant de passer l'examen pratique (donc, par exemple, pendant l'apprentissage). Mais il est valable pour toutes les catégories.

Le tableau ci-dessous présente un résumé de la situation.

Les examens pratiques

L'examen sur terrain privé vise à évaluer principalement l'acquis des techniques et des compétences. Il consiste en des exercices qui veulent se rapprocher de situation «réelle» en circulation.

L'examen sur voie publique vise à évaluer les compétences et, surtout, le comportement en situation de conduite autonome. Les deux examens sont évalués par des professionnels eux-mêmes motards.

Pour un certain nombre de cas spécifiques, le principe des droits acquis est d'application. Nous vous invitons à consulter votre administration communale ou le SPF Mobilité et transport (Direction Stratégie et Réglementation) pour de plus amples informations.

André TOURNEUR
(SPF Mobilité et Transports)

OBTENTION DES PERMIS - A PARTIR DU 1ER MAI 2013

	Age d'accès	Formation et examens
AM	16 ans	Au moins 4 h de formation dont 2 sur route, avec une attention particulière sur les risques particuliers de ce type de véhicule. Examens: théorique et pratique sur terrain privé
A1	18 ans	Uniquement l'accès direct: 3 possibilités: 1) Au moins 9 h de formation en auto-école puis réussir l'examen sur terrain privé pour obtenir le permis de conduire provisoire valable 1 année, puis examen sur la voie publique. 2) Au moins 12 h de formation puis réussir les 2 examens (terrain privé et voie publique) l'un après l'autre. 3) Suivre les 12 h de formation mais passer l'examen sur voie privée pendant la formation pour obtenir le PCP et s'entraîner en même temps que l'on se forme avec l'auto-école pour passer l'examen sur voie publique. Examens: théorique et pratiques (terrain privé et voie publique)
A2	20 ans	Soit l'accès direct: voir A1 Soit l'accès progressif (deux années de permis A1): 4 h de cours d'évaluation des compétences et de mise à niveau pour la nouvelle catégorie. Examens: théorique si pas déjà acquis au niveau inférieur et pratiques
A	22 ans (accès progressif) ou 24 ans (accès direct)	Soit l'accès direct à partir de 24 ans ; voir A1 Soit l'accès progressif: à partir de 22 ans (deux années de permis A2): voir A2. Examens: théorique si pas déjà acquis et pratiques

www.mobilit.fgov.be, www.lepermismoto.be, www.moto.be, www.goca.be

FAIS LA FÊTE
SANS TE PRENDRE LA TÊTE
TAXI FRIENDS : LA SOLUTION DE COVOITURAGE DES FÊTARDS
fm
TAXI
FRIENDS
Application gratuite
Disponible sur App Store
GO FOR ZERO
NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ
IBSR
E.R. KARIN DEWOE, Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl - Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles

LES SIGNAUX ROUTIERS PRÉSENTÉS AUX ENFANTS

L'IBSR rajeunit la brochure "Les signaux routiers présentés aux enfants"

A partir de 10-11 ans, beaucoup d'enfants prennent leur indépendance en tant que cyclistes. A partir de cet âge, il est donc important qu'ils apprennent à connaître et respecter les signaux routiers qui les concernent.

C'est pour cette raison que l'IBSR conçoit des outils pédagogiques en vue d'aider les enfants à comprendre tous ces signaux.

L'IBSR a donc réédité le poster et la brochure intitulés « Les signaux routiers présentés aux enfants ». Le poster s'adresse aux enfants de 10 à 12 ans environ. En effet, avant cet âge, les enfants se déplaçant de façon autonome le font essentiellement à pied. Or, très peu de panneaux routiers concernent les enfants piétons. De même, il est peu utile d'apprendre aux enfants la signification de panneaux qui ne les concernent pas. C'est pourquoi, sur le poster et la brochure, ne figurent que les panneaux les plus importants à connaître pour les 10-12 ans.

Le poster présente les signaux routiers importants, classés par familles et illustrés de façon humoristique, pour que l'enfant puisse en comprendre la signification aisément.

La brochure, destinée à l'adulte, (qu'il soit enseignant, éducateur, animateur ou parent) explique la signification de chaque panneau du poster dans un langage adapté aux enfants. Des activités y sont également proposées.

Le poster et la brochure en couleurs sont disponibles à l'IBSR au prix de 3 € (frais de port compris).

Pour connaître les conditions générales de vente : *http://webshop.ibsr.be/fr/conditions*

Les commandes peuvent se faire :

via le webshop: *webshop.ibsr.be*,
par fax : 02/244.15.28
par courriel : *shop@ibsr.be*.

Merci de mentionner les références suivantes : F831.

IBSR Institut Belge pour la Sécurité Routière